



## EL TRANSPORTE, CLAVE DE LA GLOBALIZACION

Por Rodney E. Slater;  
Secretario de Transporte de Estados Unidos

Las últimas dos décadas del siglo XX fueron testigo del extraordinario desarrollo de las relaciones económicas internacionales, el casi instantáneo flujo de capitales a través de las fronteras y los nuevos métodos de producción y distribución que conocemos comúnmente con el nombre de globalización. Los países en vías de desarrollo, si bien todavía se benefician de una mano de obra más barata, tienen que aprender a depender menos de los abundantes recursos naturales y más del acceso a las comunicaciones y al transporte internacionales, a la calidad de la infraestructura local y a normas más adecuadas para competir en el mercado mundial. Los países desarrollados se han adaptado a estos cambios y continúan avanzando en la integración de sus economías e instituciones y mejorando sus redes de transporte y comunicaciones.

La globalización ha cambiado radicalmente el volumen y las modalidades de movimiento de carga y de pasajeros y ha generado nuevas exigencias a los servicios de transporte nacionales e internacionales. Las empresas industriales se vuelven cada vez más internacionales. Han establecido centros de producción en todo el mundo y gran parte de su carga consta de productos semielaborados que envían de un punto a otro de la misma empresa, mientras que los productos terminados se envían a los mercados de todo el mundo. Las telecomunicaciones son esenciales para el comercio internacional de servicios, además de servir de diferentes formas al comercio de mercancías.

Dentro de 25 años la proporción del comercio internacional en la producción económica mundial habrá superado ampliamente el 18% actual. Sin una cuidadosa planificación, los sistemas internacionales de transporte y los servicios nacionales intermodales así como los de recolección y distribución se verán gravemente saturados. No sólo los sistemas que sirven al comercio mundial, sino también la infraestructura urbana que respalda la industrialización y el nivel de vida deben reconstruirse. Los problemas generados por la contaminación y el crecimiento no planificado afectarán el perfil de un país como destino de inversiones y su posible aceptación como socio comercial. Para conservar su nivel de competitividad, los países deben mejorar el rendimiento de sus sistemas de transporte, invertir en nuevas tecnologías y modernizar las instituciones reglamentadoras y financieras.

-----  
Reproducido de "Perspectivas económicas", publicación electrónica del Departamento de Estado, vol.5, No.3, octubre de 2000.

(Puede reproducirse en Colombia.)

El crecimiento previsto para el comercio y el transporte internacional inevitablemente planteará interrogantes de compatibilidad en temas como la seguridad mundial y nacional, las relaciones laborales, las leyes y reglamentación contra el monopolio y ambientales. Abordar estos asuntos para garantizar que no representen una carga inaceptable para la integración y la cooperación internacionales será un importante desafío a medida que nos vayamos acercando al año 2025.

## **LAS DIMENSIONES DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

Durante las últimas décadas, hemos presenciado un aumento sin precedentes del transporte internacional, como resultado del crecimiento de la economía mundial y del consiguiente aumento de los viajes de placer y de negocios. El volumen total de las exportaciones aumentó aproximadamente un 170% entre 1970 y 1997. Durante los últimos 25 años, los niveles de importación y exportación de Estados Unidos han aumentado a un ritmo extraordinario, de US\$132.000 millones a US\$2,1 billardos. Las importaciones y exportaciones ascendieron del 13% al 30% de la economía del país. En el ámbito mundial, el comercio marítimo ha ido aumentando a una tasa anual del 3,8%, y representa cerca del 90% del total del comercio internacional estadounidense.

La globalización de la economía ha generado un aumento significativo de la inversión extranjera en todo el mundo. Por ejemplo, la inversión extranjera directa anual de Estados Unidos ha pasado de un promedio de US\$45.300 millones en los años setenta a US\$117.500 millones en la primera mitad de los años noventa. Como proporción del producto interno bruto, esto supone un aumento del 60%. Este aumento de la inversión extranjera directa refleja, en parte, el grado de integración de las industrias mundiales a medida que las operaciones, la financiación y la comercialización de las empresas pasan a ser realmente internacionales.

Una proporción cada vez mayor de la producción de las compañías estadounidenses se está fabricando en el extranjero. A principios de los años noventa, aproximadamente el 20% de la producción total de las compañías estadounidenses se fabricaba en otros países. Aumentos similares se pueden esperar en relación con las economías de muchos países a medida que nos acerquemos al año 2025. En 1998, el equipo de transporte, sobre todo automóviles y aeronaves, representaba el 19% del total de las importaciones de mercancías de Estados Unidos, y era el segundo sector importador del país en orden de importancia.

## **DONDE ESTAMOS; LO QUE NECESITAREMOS**

Prácticamente, todos los envíos internacionales utilizan más de una forma de transporte desde su punto de origen hasta el destino final. Cada una de las modalidades de transporte mundial de carga y pasajeros ha desempeñado un papel fundamental en la facilitación de la diversidad geográfica. Aunque el éxito de la globalización económica no se puede atribuir exclusivamente al campo del transporte, éste sigue siendo un factor esencial que no se puede compensar o sustituir. Las compañías invierten en otros países, con la expectativa de que allí pueden contar con servicios de transporte internacionales.

Junto con las redes de comunicación modernas, las compañías pueden operar en un entorno internacional y hacer prácticamente invisibles las fronteras. De la misma manera, la

trasferencia de bienes de una modalidad de transporte a otra requiere servicios intermodales eficaces, seguros y confiables, que puedan adaptarse y ampliarse a medida que aumenten y se diversifiquen las demandas a las cuales deban responder. En los próximos veinte años será necesario aplicar adelantos técnicos en los servicios de transporte para reducir costos, mejorar su seguridad y confiabilidad y hacerlos menos dañinos para el ambiente.

Los servicios aéreos y marítimos manejan gran parte del transporte de carga internacional. En cambio, el camión y el ferrocarril son los medios de transporte más utilizados para distancias más cortas y sirven para enlazar las líneas principales de transporte con los puntos locales de origen y destino. Recientemente, el mayor crecimiento de la capacidad de la flota se ha registrado en los grandes contenedores, con aumentos del 103% entre 1993 y 1997. Actualmente las alianzas mundiales de empresas navieras dominan el servicio de contenedores y utilizan acuerdos para compartir barcos y así poder ofrecer servicios integrados con tasas únicas y cuadros de rutas establecidas. La eficacia de estas alianzas hace que sean decisivas para el futuro de la globalización, pero deben vigilarse para impedir posibles restricciones a la competencia y para garantizar que el consumidor sea el que más se beneficie de este tipo de acuerdos.

Sin embargo, los barcos de mayor tonelaje y calado necesitan instalaciones portuarias más amplias y canales más profundos. En el futuro, esto puede obligar a los países o grupos de países a establecer normas de desarrollo portuario y reglamentaciones que dispongan la ampliación racional y eficaz de la infraestructura portuaria con el objeto de utilizar los recursos disponibles de la manera más económica. Las ciudades en crecimiento deben permanecer competitivas en la economía mundial pero, al mismo tiempo, deben ajustarse a las normas ambientales y de seguridad.

Tal vez ningún otro medio de transporte ha crecido a escala mundial tanto como la aviación. El desarrollo de los servicios aéreos de carga y paquetes expresos, esenciales para el funcionamiento de la economía global, constituye un excelente ejemplo de la forma como el transporte puede contribuir a la globalización. Los servicios aéreos de carga representan actualmente una cuarta parte del valor de toda la carga internacional de Estados Unidos. La rapidez de los servicios aéreos ha permitido a las compañías sustituir los grandes y costosos inventarios del pasado por inventarios reducidos, entregas sin demora y servicios por encargo. Estados Unidos ha promovido una apertura significativa de los servicios aéreos, sobre todo en el sector de carga. Los cerca de 50 acuerdos de cielos abiertos, así como otros acuerdos de liberalización dirigidos concretamente a los servicios de carga, han eliminado muchas de las barreras que impedían a las líneas aéreas ofrecer servicios flexibles y eficaces en función del costo, en respuesta a los nuevos movimientos del tráfico. A raíz de la liberalización de la industria aérea estadounidense, un número cada vez mayor de compañías empezó a prestar servicios a los mercados internacionales desde muchos más puntos de origen y destino. La creciente competencia de las compañías aéreas estadounidenses ha generado la privatización de una serie de aerolíneas extranjeras. Cerca del 75% de la industria del transporte aéreo mundial está ahora bajo control privado, con mayor eficacia como consecuencia.

El transporte por carretera y ferrocarril continuará llevando los productos desde sus puntos de origen hasta los centros de distribución, donde se los agrupa para ser transportados hacia su destino final. La integración económica regional, en particular en América del Norte y Europa, le da una importancia cada vez mayor al transporte internacional por carretera. En el futuro, se espera

un aumento de la demanda tanto del transporte internacional a larga distancia como de los servicios locales de distribución, y también se prevé una agudización de los problemas de contaminación, congestión, desgaste de carreteras y retrasos para cruzar las fronteras. Será necesario invertir en nuevas tecnologías para controlar los costos y mejorar la calidad de los servicios. Sin embargo, las soluciones tecnológicas pueden no ser apropiadas si no van acompañadas de un aumento de incentivos al transporte ferroviario e inversiones en infraestructura de las vías férreas. La reglamentación de operación y los mecanismos de financiación también se deberán adaptar a las nuevas condiciones del mercado.

En cada vez más lugares la congestión del tráfico urbano entorpece el acceso de los camiones a las terminales intermodales. Asimismo, la congestión del transporte por carretera y ferrocarril ocasiona retrasos en el acceso a los aeropuertos de los transportadores aéreos de carga y pasajeros. Muchos de los principales aeropuertos de Estados Unidos también sufren retrasos considerables en el control del tráfico aéreo y de terminales. La solución a este tipo de inconvenientes será una importante tarea de política pública en Estados Unidos y otros países que buscan competir exitosamente en la economía mundial. Las políticas dirigidas a enfrentar estas dificultades deben concentrarse en los puntos de enlace con las redes de viajes y comercio mundial y en los servicios que hacen de una ciudad un lugar agradable y atractivo para vivir, trabajar e invertir. La calidad de vida será un ingrediente esencial de prosperidad económica en el futuro, ya que la mayor movilidad laboral y su creciente importancia como factor de producción hacen que más lugares en el mundo sean atractivos para la inversión.

## **LOS RETOS QUE ENFRENTAMOS**

Durante los próximos 20 años el comercio y los viajes mundiales continuarán aumentando como resultado directo de la creciente globalización del comercio y la industria. Los factores económicos de producción estarán aún más ampliamente distribuidos por todo el mundo. La capacidad de los países para hacer inversiones públicas y privadas en el transporte será decisiva para determinar quién compite con éxito y quién queda relegado a una función de menor importancia, con una economía y un nivel de vida en descenso. Todas las formas de transporte desempeñarán una función importante en la economía mundial, ya sean transporte de mercancías a larga distancia entre países y continentes o movimientos más cortos entre terminales intermodales.

Una infraestructura adecuada del comercio exterior es sólo una parte de la ecuación. No lograremos un éxito completo si al enfrentarnos a las futuras demandas de transporte no sabemos atender las necesidades para la vida diaria de cada comunidad.

Los países y las organizaciones internacionales tendrán que formular políticas que tengan en cuenta los intereses de seguridad, trabajo, antimonopolio y ambientales de todo el mundo. Se necesitará la cooperación internacional en investigación y desarrollo para conseguir que las compañías internacionales se integren a las economías locales sin obstáculos. Por grave que haya sido el reto para los países que ya disponen de servicios de transporte modernos, programas vigorosos de investigación y desarrollo y regímenes reglamentarios eficaces, será aún más aterrador el reto que tendrán que superar los países en vías de desarrollo. Estos son los retos que enfrentamos, si hemos de desarrollar un sistema de transporte que sea intermodal en su forma, incluyente en su naturaleza, internacional en su alcance, inteligente en su carácter, e innovador en su enfoque.

\* \* \* \* \*